

「扇島地区土地利用方針」の策定に向けた 検討状況（中間報告）

目次

第1章 土地利用方針策定の背景・目的	1
(1) 背景	1
(2) 目的	1
第2章 土地利用方針策定の対象範囲	2
第3章 川崎臨海部を取り巻く状況	3
(1) 川崎臨海部の位置及び周辺の状況	3
(2) 扇島の沿革	5
(3) 扇島の概況	6
(4) 国の動向	10
第4章 土地利用方針策定の進め方	11
第5章 扇島地区土地利用検討会議	12
(1) 会議の概要	12
(2) 学識経験者からの主な意見	12
第6章 地権者の意向	15
第7章 今後の検討の視点	17
第8章 今後の予定	28
(1) 取組内容	28
(2) 取組の進め方	28
(3) その他	28

第1章 土地利用方針策定の背景・目的

(1) 背景

川崎臨海部に事業場を有する JFE スチール株式会社は、国内屈指の鉄鋼メーカーであり、昭和 11（1936）年に最初の高炉に火入れして以来、川崎臨海部の重工業の象徴として、長きにわたって川崎市の産業をリードし、我が国の高度経済成長の一翼を担ってきた。しかし、鉄鋼需要の低迷、原料価格の高止まり、副原料・資材費・物流費等の物価上昇などにより、同社は極めて厳しい経営環境に直面することとなった。

そのため、同社は、令和 2（2020）年 3 月 27 日付け「国内最適生産体制の構築に向けた構造改革の実施について」において、鉄鋼事業を取り巻く国内外の構造的な環境の変化に対応するため、高炉の削減や製品製造体制の見直しを軸とした構造改革の実施を発表し、扇島地区を中心とする東日本製鉄所京浜地区における上工程（川崎市側）の高炉等設備を、令和 5（2023）年 9 月に休止することを決定した。

同社の高炉等設備の休止は、税収や雇用等をはじめとした川崎市の施策に多大な影響を及ぼすことから、川崎市と JFE ホールディングス株式会社※は、令和 3（2021）年 2 月、高炉等設備の休止に伴う影響に対応し、川崎臨海部における地域の持続的な発展に向けた土地利用を推進していくため、相互の協力に関する協定を締結した。

JFE ホールディングス株式会社は、令和 3（2021）年 5 月 7 日付けの「JFE グループ第 7 次中期経営計画について」において、扇島地区については令和 5（2023）年度に整備方針を公表し、令和 12（2030）年度までに一部土地の供用開始を目指すこととしている。

川崎市は、川崎臨海部の 30 年後の将来像を見据えた「臨海部ビジョン」との整合性を図り、主体的に土地利用を推進するため、JFE ホールディングス株式会社と協議しながら、令和 4（2022）年度中に土地利用転換に向けた具体的な方針として「扇島地区土地利用方針」（以下、「土地利用方針」という。）を策定することとした。

（※）JFE スチール株式会社を完全子会社として傘下に置く持株会社。令和 2 年 10 月に、JFE スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の土地利用を所管する部門である「京浜臨海土地活用検討班」を設置。以下、「JFE」と表記する際は、JFE ホールディングス株式会社と JFE スチール株式会社の双方を指すものとする。

(2) 目的

扇島の果たすべき役割、土地利用の方向性、導入機能、基盤整備に関する川崎市の考え方などを取りまとめ、市や JFE をはじめ、国や周辺企業、扇島への進出を検討している機関などの多くの関係者と共有することにより、川崎臨海部の長期にわたる持続的な発展に繋げ、市民の生活を支えとともに日本経済を牽引する効果的な土地利用転換を早期に実現するため。

第2章 土地利用方針策定の対象範囲

高炉等設備休止に伴い、扇島南(川崎側)に用途未定の 222ha の土地が新たに発生するため、土地利用方針の対象範囲とする。

なお、周辺地区についても、高炉等設備の休止により今後土地利用転換が見込まれる。



出所) 川崎市

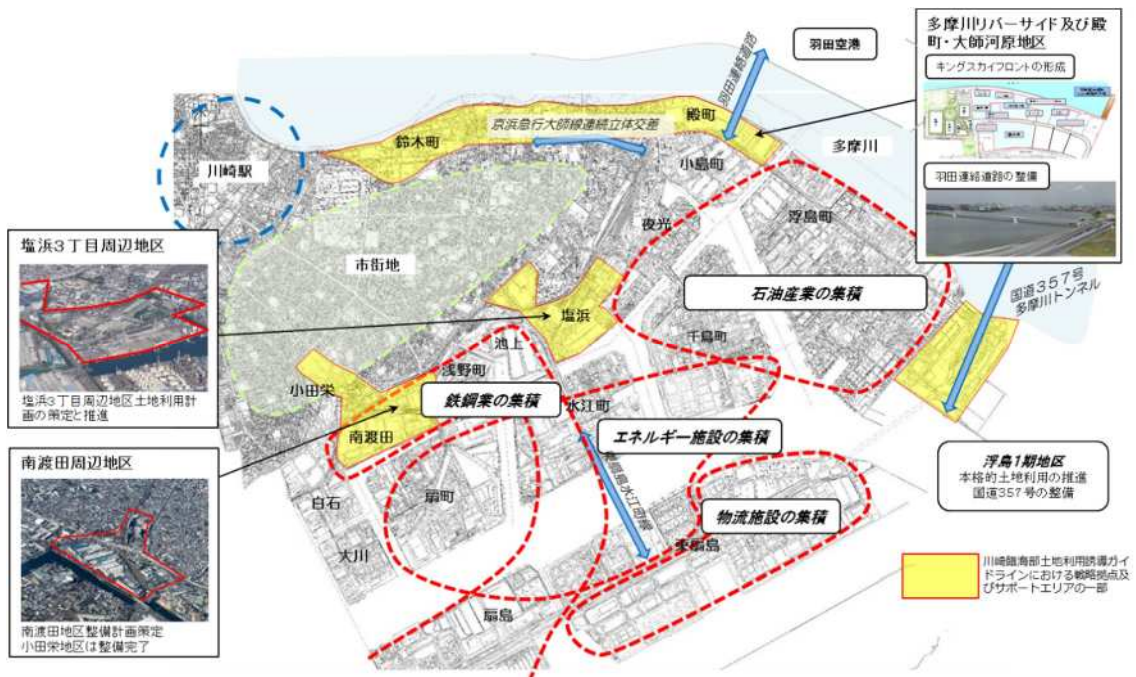
第3章 川崎臨海部を取り巻く状況

(1) 川崎臨海部の位置及び周辺の状況

① 川崎臨海部の概要

臨海部全体で約2,800ヘクタールの広さがあり、鉄鋼、石油、化学等の素材産業やエネルギー、物流施設が集積して国内有数のコンビナートを形成しており、現在も川崎市の製造品出荷額の7割を産出するなど、本市における製造業の中心的役割を担っている。

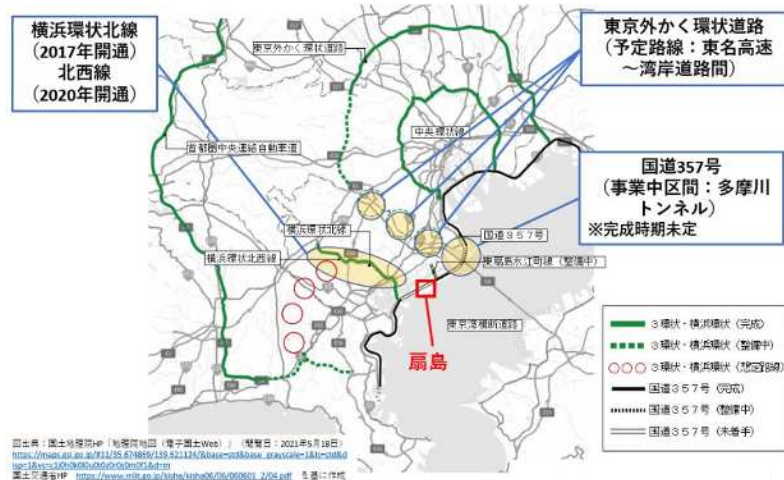
また、川崎市は、基幹産業を取り巻く国内外の構造的な環境の変化や、世界的なCO₂排出量削減の動きなどの課題に対応するため、30年後を見据えた川崎臨海部の目指す将来像やその実現に向けた戦略、取組の方向性を示した「臨海部ビジョン」を策定し、新産業の拠点形成、カーボンニュートラル社会の実現、港湾物流機能の強化、災害対応力の向上及び交通機能の強化等のプロジェクトを推進している。



出所) 川崎市

② 周辺のインフラ整備状況

川崎臨海部の周辺では、広域的な交通インフラ網の整備が進んでおり、中央環状線をはじめとする首都圏三環状道路の総仕上げとして、東京外かく環状道路の東名高速から湾岸道路間の計画の具体化に向けた検討が進められている。また、国道357号の多摩川トンネルについては、トンネル本体工事にに向けた立坑工事が令和3（2021）年から着手され、完成により羽田空港と浮島がダイレクトに接続される。そのほか、臨港道路東扇島水江町線などが事業中であるほか、国道357号や首都高速道路湾岸線扇島出入口が都市計画決定されている。また、東海道貨物支線貨客併用化や川崎アプローチ線など将来的な交通アクセスの向上に向けた構想がある。



【広域のインフラ整備状況】

扇島は前述の道路ネットワークの整備実現により、将来的には、近接する羽田空港へのアクセスが将来大きく改善する可能性がある。また、工業港として発展してきた川崎港も、コンテナターミナルや国内随一の集積を誇る冷凍・冷蔵倉庫群を背後に有し、商港機能を併せ持つ総合港湾として変貌している。



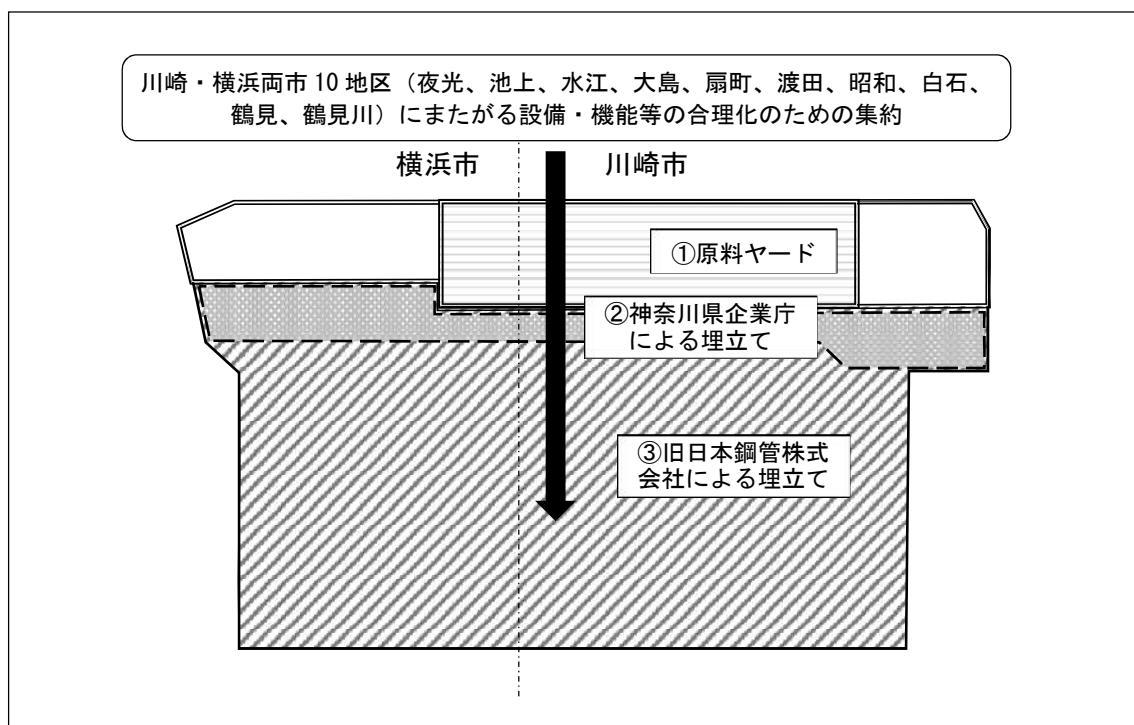
【川崎臨海部のインフラ整備状況】

(2) 扇島の沿革

JFE スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の中核である扇島は、川崎・横浜両市にまたがる東京湾に浮かぶ約 550ha の人工島である。

元来扇島は、昭和 34（1959）年に神奈川県が下図①及びその両隣の土地を埋め立てたことにより発生した小島であり、その後、旧日本鋼管株式会社が下図①の土地を神奈川県から取得した。同社の工場が川崎・横浜両市に 10 地区に分かれて散在していた時代には、京浜運河を隔てた原料ヤードとして使用されていたが、工場の散在・老朽化や住工混在等から生じる生産性の低下、環境の悪化等の諸問題に対応するために、同社製鉄所の新たな拠点とすることになった。

扇島の拡大造成を伴う抜本的な合理化計画は「扇島計画」（昭和 44（1969）年 3 月策定）といわれ、同計画に基づき、昭和 46（1971）年 10 月から昭和 51（1976）年 1 月末日までにかけて、神奈川県企業庁が埋立権を有する 85.9ha（下図②）と同社が埋立権を有する 429.4ha（下図③）が、順次埋め立てられ扇島が完成した。



【旧日本鋼管株式会社による「扇島計画」の概要】

(3) 扇島の概況

① 概要

扇島南（川崎側）には、高炉を中心とする上工程が配置され、横浜側には圧延等の下工程が配置されている。JFE 及びその関連会社では、使用済みプラスチックの高炉原料化をはじめとする環境・リサイクルなどにも先駆的に取り組んでおり、エネルギー工場やその関連施設など、カーボンニュートラルに取り組む産業基盤を有し、また、公害を克服する過程で得られた優れた環境技術が集積している。

また、首都高速道路湾岸線が平面交差しており、羽田空港に近接するとともに、国内有数の大水深バースを有するなど、陸海空の結節点となり得る地理的優位性があり、さらに、市街地から離れた首都圏内の広大な敷地の土地利用転換となるため、大規模な事業活動が可能な環境が整っている。

一方、扇島への交通アクセスは JFE スチール株式会社が所有する構内通路に限定されており、交通基盤整備が課題となっている。なお、首都高速湾岸線が扇島内を通過しているが、出入口は整備されていない。

② 川崎臨海部や扇島の特徴

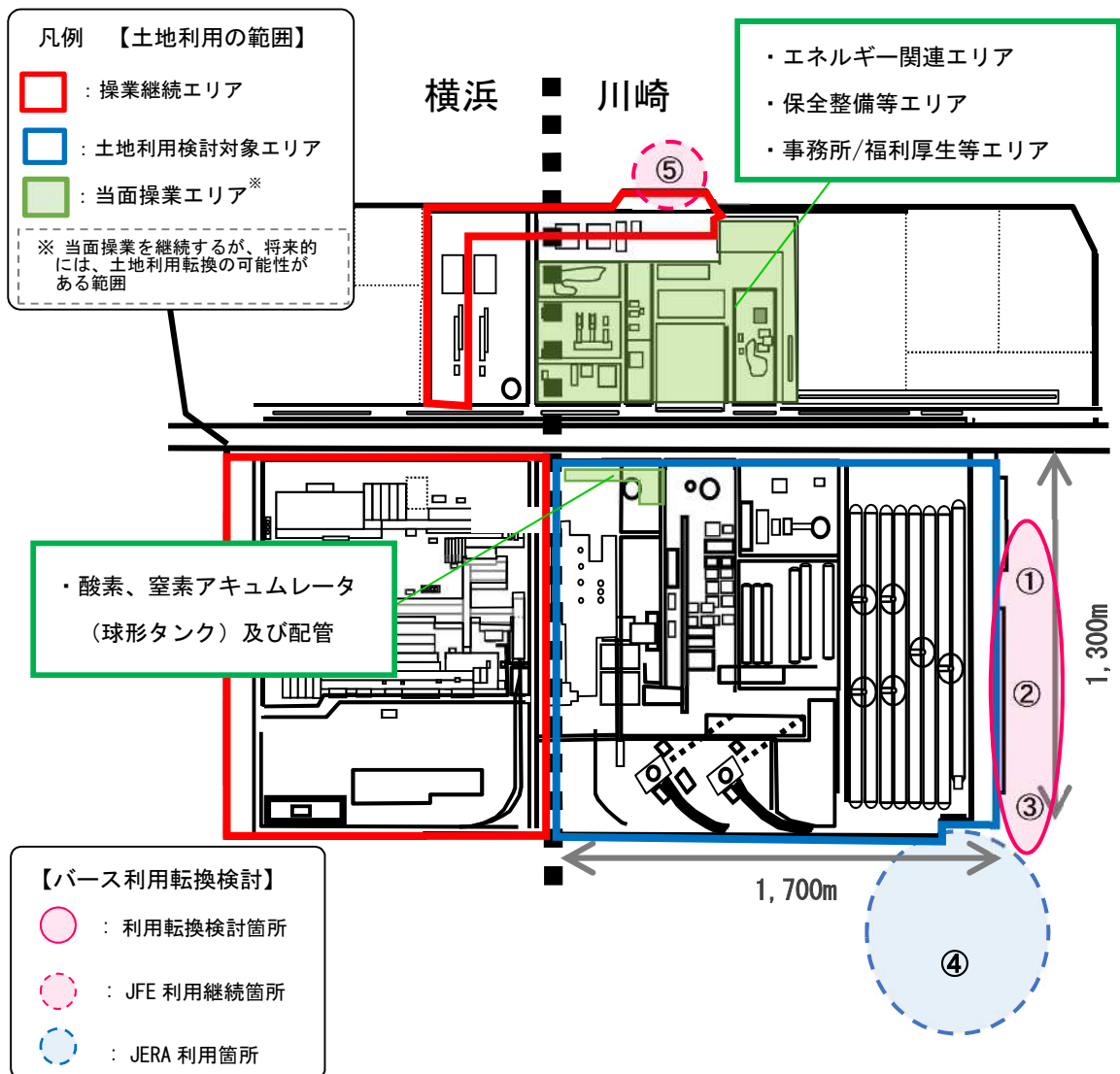
【川崎臨海部の特色】

- カーボンニュートラルに取り組む産業基盤や環境先進都市としての優れた環境技術が集積している。
- 市内や川崎臨海部に産業・研究開発機関が集積

【扇島の特色】

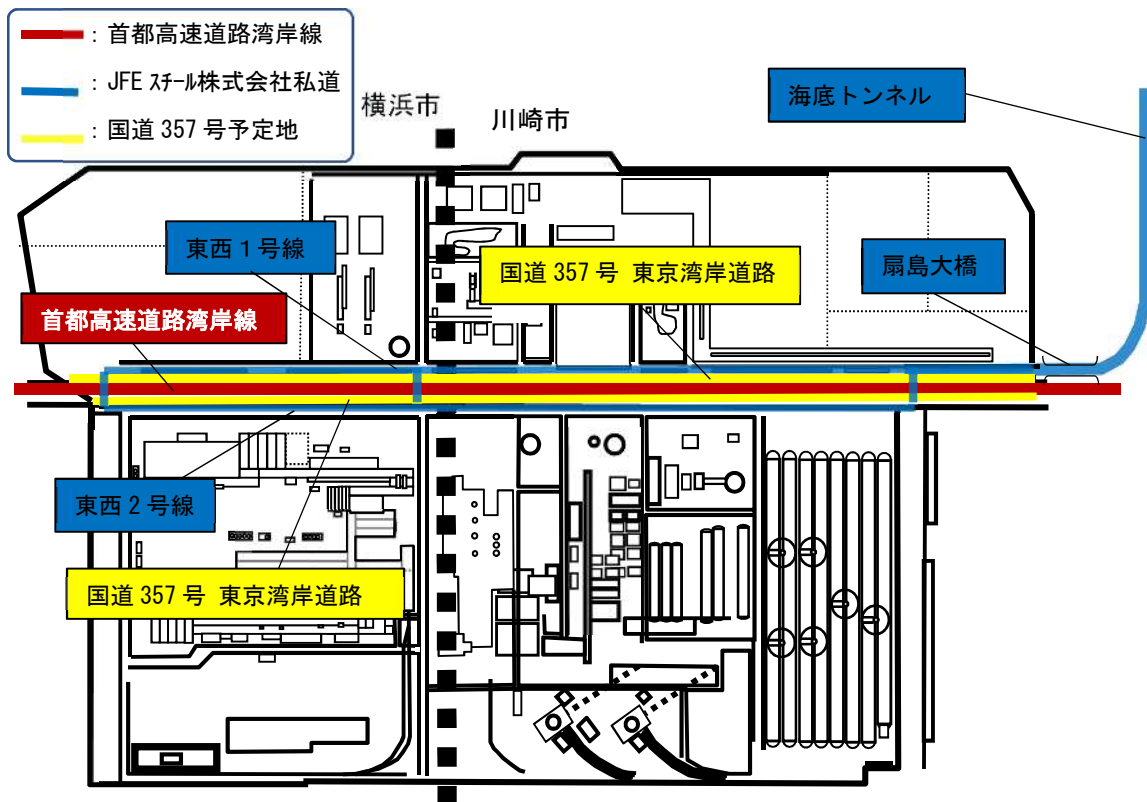
- 首都圏の一大消費圏を抱えながらも、市街地からは離れており、大規模でチャレンジングな産業活動を行いやすい環境
- 陸空海の結節点となり得る地理的優位性がある。
- 広大な敷地を土地利用転換可能である
- 国内屈指の大水深バースを保有している





番号	種類	名称	計画水深 (m)	延長 (m)	建設開始年度
①	さん橋	扇島東原料岸壁 C	- 7.5	170	S. 51
②	さん橋	扇島東原料岸壁 B	-18.0	240	S. 51
③	さん橋	扇島東原料岸壁 A	-22.0	360	S. 51
④	さん橋	扇島 LNG バース	-14.0	464	S. 56
⑤	岸壁	扇島北本船岸壁	-12.0	320	S. 39

【扇島土地利用の検討範囲及びバースの設置状況】



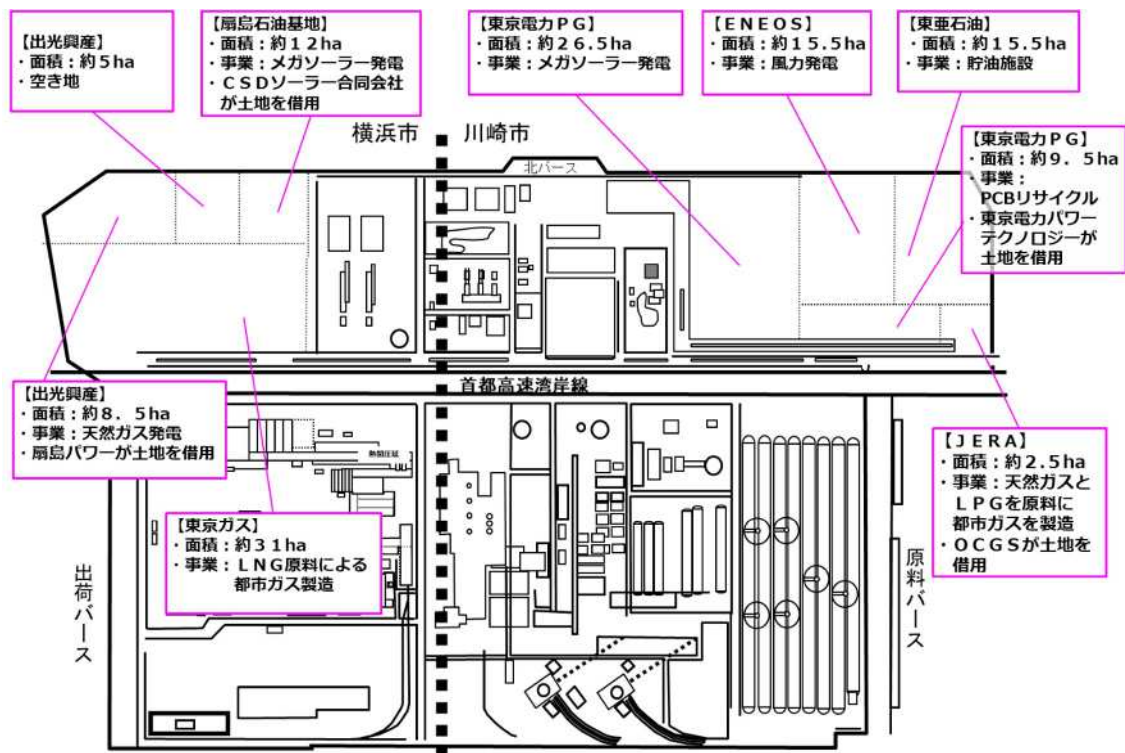
名称	幅員(m)	管理者	供用開始年度
首都高速道路湾岸線	35.0m	首都高速道路株式会社	H. 6
東西1号線	21.0m	JFEスチール	S. 50頃
東西2号線	15.0m	JFEスチール	同上
扇島大橋	15.0m	JFEスチール	同上
海底トンネル	6m×2本	JFEスチール	同上



【既存の接道・交通アクセス状況】

項目	整理状況・今後の作業見込み
既存インフラの状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ ガス：コークス炉、高炉、転炉からの副生ガス管（架空管）あり。上工程休止に伴い休止、土地利用転換時に撤去 ・ 電気：北側発電所より特高圧・高圧電気をケーブルラックで高炉、製鋼など各設備近傍の電気室に供給し変圧して利用。上工程休止に伴い電気室、ケーブルとも休止、土地利用転換時に撤去 ・ 水道：水江で受水し海底トンネルを経由して扇島に送水。構内道路下に埋設されている。使用の大半は工業用水道。上工程休止に伴い、休止エリア境界で縁切りして止水、土地利用転換時に撤去
現在の法規制等	<p>【都市計画】 臨港地区、工業専用地域（容積率 200%、建蔽率 40%）</p> <p>【分 区】 工業港区</p>

【扇島内のインフラ等の状況】



【扇島内の他企業利用状況】

(4) 国の動向

臨海部において、産業構造転換への対応やCO₂排出量削減に向けた取組が課題となる中、国でも、人口減少・少子高齢化に伴う労働生産性の向上、経済成長の鈍化に伴い低下した日本経済の存在感の回復、気候変動に伴う災害激甚化・頻発化への対応などの主要課題を解決すべく、様々な施策が展開されている。

【国の主な施策】

- 成長戦略実行計画(内閣官房)：
バイオ、量子技術、AI、次世代医療の4分野に重点的な投資を行う方針が示される。
- 2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略(経済産業省)：
産業政策・エネルギー政策の両面から、成長が期待される14の重要分野について実行計画を策定。国として高い目標を掲げ、可能な限り、具体的な見通しを示している。
- カーボンニュートラルポート形成計画(国土交通省)：
国際物流の結節点・産業拠点となる港湾において、次世代エネルギーの大量輸入や貯蔵・利活用とともに、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化を図る。
- 国土強靭化基本計画(内閣官房)：
国土強靭化基本法に基づき、大規模災害からの被害の最小化に向けた重点施策を盛り込んでいる。
- スーパーシティ構想(内閣府)：
大胆な規制緩和を行うとともに、複数分野のデータ連携と先端的なサービスの提供により未来の生活を先行して実現する「まるごと未来都市」を目指す。

第4章 土地利用方針策定の進め方

- 扇島地区の土地利用転換について、学識経験者から意見を聴取しながら土地利用方針を策定するために「扇島地区土地利用検討会議」を開催し、扇島の果たすべき役割、土地利用の方向性、導入機能、基盤整備に関する川崎市の考え方などについて、実現可能性を検討する。
- 高炉等設備休止に伴う市域への影響等に対応し、市内での総合調整を適切に行うことを目的とした「JFE スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に係る市内会議」（以下、「市内調整会議」という。）を設置し、関係部局との情報共有や事業調整などを行う。

第5章 扇島地区土地利用検討会議

(1) 会議の概要

ア 目的

扇島地区を基本とする早期の土地利用転換に向けた「扇島地区土地利用方針」を策定するにあたり、川崎臨海部に対する知見が豊富で、国の審議会等に参画するなど広域的な視点を有する学識経験者に意見を聴取するために扇島地区土地利用検討会議を開催した。

イ 構成

学識経験者として臨海部ビジョン推進懇談会の委員である次の4名を選定した。

- ・ 涌井史郎 東京都市大学 環境学部 特別教授
- ・ 平尾光司 専修大学 社会科学研究所 研究参与
- ・ 橋川武郎 国際大学大学院 国際経営学研究科 教授
- ・ 中井検裕 東京工業大学 環境・社会理工学院 教授

ウ 開催実績

令和3年5月26日（第1回）、令和3年7月9日（第2回）、
令和3年8月30日（第3回）、令和3年11月30日（第4回）、
令和4年1月25日（第5回）、令和4年3月15日（第6回）

(2) 学識経験者からの主な意見

ア 扇島の果たすべき役割

- 我が国の社会情勢の面から、脱炭素社会を実現するうえでエネルギーの転換は大きな課題。それを解決するような土地利用をすべき。
- 市とJFEの二者のためだけでなく、日本の経済、社会経済の構造転換に繋がる土地利用をすべき。
- 環境先進都市としての優れた環境技術などを活用し、持続可能な社会の実現を目指すべき。

イ 土地利用の方向性

(エネルギー関係)

- 川崎が関わらなかつたら日本の脱炭素は進まないと言っても良いくらい戦略的に重要な地域であり、扇島を日本のエネルギーの構造転換のために利用すべきではないか。
- 我が国の社会情勢の面から言えば、脱炭素社会の実現でエネルギーの転換は非常に重要な課題。エネルギーを“つくる”、“ためる”、“運ぶ”、“使う”という4つの要素を一体的にできる場所は川崎臨海部の他に無く、エネルギーの構造転換

- の非常に重要なポジションとして位置付けられる。
- 扇島には港もあり、周辺にはコンビナートも広がっている。ここでしかできないカーボンニュートラルに資する設備を作るとするのが一つの解と考えている。
 - カーボンニュートラルポータルは、川崎のようにカーボンニュートラルへの色々な仕組みが整っている場所でないとは実現できない。
 - エネルギーを中心にしたときの産業連関、臨海部全体の産業連関にどう影響していくのか、エネルギー以外への産業への波及もしっかり考えるべきである。

(防災関係)

- 市民から扇島の土地利用がどう見えるかも重要。防災拠点ということと、新たな産業の転換という両面が必要。平時は競争力のある産業を生み出すイノベーションの起点となり、有時は公共性の高い防災のための拠点となる。そのような土地利用を考えるべき。
- 近々、首都圏に相当大規模な震災が発生する可能性があり、川崎は既存インフラがしっかりしているという特性を持っている。その特性を活かし、発災時、復旧時にしっかり対応できる防災拠点を整備すべきである。

(新技術関係)

- 川崎が内陸に持っている産業の強さや、100年の工業都市としての資産などの優位性を活かし、これらを次世代に繋げるべきである。

(未来を体験できるフィールド関係)

- 扇島は技術の進化によって街そのものがどんどん変化し続ける、新しい技術で作られていくショーケースや実験場のような場所となるのに非常に適している。
- 土地の特性上、生涯をそこで過ごすような一般的な住宅は考えにくく、短期滞在型の施設で身の回りのことをロボットが何でもするなど、従来とは全く違うコンセプトの実験型の生活空間の創出が相応しい。
- 市民が楽しめるような新しいにぎわいを創出する場所とすることも検討すべき。

(スーパーシティ関係)

- 広大な土地を一から開発できることや市街地から離れている等の特色を活かし、特区制度などによりデジタル要素やビッグデータを全部取り込み、結果的にスーパーシティとなっているのがよい。
- 市街地からある程度離れていることも強みになる。その特色から、既成市街地の横にあって日常的に見られるものは扇島には見合わない。技術の進化によって、街そのものが変わっていくような実験場・展示場のような土地利用はどうか。

ウ 導入機能

- 扇島には国内有数の大水深バースがあり、最大限に活用したエネルギーや物流の機能を導入すべき。
- エネルギー機能だけはすぐに導入すべき、川崎が躊躇すると日本のエネルギー転換も停滞する。
- エネルギー、物流及び防災に資する公共的な意味合いが強い用途とすべき。
- 首都直下地震が発生した場合、西日本からの支援等を受入れる施設は、既存の首都圏各地の防災拠点では足りない。扇島にそれらを補完する機能を整備すべきである。
- 災害時はオープンスペースがあると全然違う。そのため、平時は市民に喜ばれるようなイベント等で利用し、有事は復旧・復興活動に利用できるスペースを整備すべきである。
- 自動運転やドローン、ロボット等を用いた先端的な物流であれば次世代への布石となるし、物流であれば防災とも繋がる。
- ドローンや空飛ぶタクシーが注目されているように、様々なモビリティの一大転換が生じる可能性が高い。扇島を研究開発から実証まで行うエリアにすべきである。
- 土地利用転換の概成には時間を要することから、未来を見据えイメージすべき。AI や IoT を駆使したり、人やロボットが共生している空間を体験する場とすべきである。

エ 基盤整備の考え方

- 税収や雇用を生もうとすればするほど、インフラにもある程度投資をしなければならない。大量の荷物や人員を運ぶためには、それに見合ったインフラが必要不可欠。
- 人が集まらないと税収や雇用は生まれないので、最低限、高速道アクセスと一般道アクセスは必要。必要なインフラとして、首都高速の出入口もハーフではなくフルの出入口を作るべきである。
- 土地利用転換を進めるためには、現在の所与の条件を基に、どのような交通基盤が必要で、どの順番で誰がやるのかとの議論をすべき。土地の利用方法はすぐには決まらないから、利用方法が決まってからインフラ整備に動き出すと手遅れになる。
- 将来的に扇島への立地を検討する民間企業などが魅力を感じるよう、将来を見越してインフラ整備していくことも必要。

第6章 地権者の意向

ア 概要

JFE ホールディングス株式会社は、既述の第7次中期経営計画において、気候変動問題への対応を経営の最重要課題と位置付け、「JFE グループ環境経営ビジョン」の下、2050年カーボンニュートラルの実現を目指し、取組を強力に推進するとともに、社会全体のCO₂削減への貢献を事業機会の好機と捉え、企業価値の更なる向上を図ることとしている。

このため、扇島の開発にあたっては、市と協力して脱炭素社会の実現などに資する公共性・公益性の高い土地への利用転換を図り、地域や社会の持続的な発展に貢献することを、土地利用の基本的な考え方としている。具体的には、扇島を起点にカーボンニュートラル燃料のサプライチェーンを構築し、京浜臨海部をグリーンエネルギーの供給拠点へと転換を図り、首都圏のゼロカーボン社会実現に向けて先導的な役割を担うべく、当該エリアが国策プロジェクトに位置付けられるよう国への働きかけを求めている。

また、JFEは、グループを挙げて地域企業とも連携し臨海部の総合力として、このプロジェクトの推進に貢献したいとしている。

イ 土地利用実現に向けた方向性

a 開発にかかるコストについて

解体・撤去、土壌対策、基盤整備等の開発にかかるコストは莫大な費用となることから、公益性を踏まえ、国策による公的資金・補助金等^(※)の積極的な活用が必要となる。

(※)想定される公的資金・補助金等

- ・社会資本整備総合交付金（所管：国土交通省）
- ・先進的省エネルギー投資促進支援事業費補助金（所管：経済産業省） など

b 事業性の確保について

土地売却、土地賃貸、事業利用の選択と組合せを検討し、経済性の最大化を図ることによって、投下資金の回収を図っていく。

まずは東京側のバース及び原料ヤードエリアを先行して開発したい（以下、「先導エリア」という。）と考えており、例えばカーボンニュートラルポート施策や次世代物流など、国の動向や重点施策に合致した土地利用を念頭に置いて、その実現性を見極めた上で導入機能を設定する。

「先導エリア」以外のエリアについては、幅広い機能の導入が可能となるよう、用途地域をはじめとした法的規制の緩和を求めていく。

c 実現性の確保について

「先導エリア」の開発に合わせて、首都高速道路湾岸線出入口、国道 357 号等といった交通アクセス基盤の早期整備を求めていく。

d JFE グループでの事業利用

(扇島地区)

大水深バース及び原料ヤードエリアならびに扇島北地区における上物事業については、JFE グループも参画し、近隣エネルギー企業と共同で、カーボンニュートラル関連の事業利用の検討を開始する。

(水江地区)

水江地区については、首都圏における一大リサイクル拠点として拡張整備していきたいため、許認可などの規制緩和、域内道路の公道化を求めていく。

第7章 今後の検討の視点

川崎臨海部や扇島の特色等、国の動向、学識経験者から聴取した意見及び地権者の意向などを踏まえ、川崎市として今後の検討の視点について次のとおり整理した。

ア 扇島の果たすべき役割

川崎のカーボンニュートラルに取り組む基盤をはじめ、陸海空の結節点となり得る地理的優位性などを活かし、平時は「地球温暖化の進行」、「産業構造の転換」などの課題を解決するフィールドに、災害時は首都圏を守る要となるなど、あらゆる技術やアイデアを生み出し、それを実証・実装することで我が国のプレゼンスを高める役割を担うことが考えられる。

イ 土地利用の方向性・導入機能

我が国が抱えるカーボンニュートラル社会の実現、激甚災害や人口減少・高齢化への対応、イノベーションの創造といった課題に対し、「カーボンニュートラルを先導」、「首都圏の強靱化を実現」、「新たな価値や革新的技術を創造」、「未来を体験できるフィールドの創出」をするとともに、これらが組み合わせり、進化し続けた結果として「常に進化するスーパーシティを形成」といった土地利用が実現可能か、今後検討を進める。

1 『カーボンニュートラルを先導』

カーボンニュートラルコンビナートを形成し、我が国のコンビナートの規範となることで、エネルギー構造の転換を先導するエリア。

2 『首都圏の強靱化を実現』

陸海空の交通結節機能を活かし、平時は経済的な価値を生み出し、有事は首都圏を守る要となるような、強靱な国土、経済社会システムを構築するエリア。

3 『新たな価値や革新的技術を創造』

未来を創造する技術を実証する場を形成し、世界に先駆けた革新的な技術を次々に生み出し世界をリードするエリア。

4 『未来を体験できるフィールドの創出』

特区をはじめとしたさまざまな規制緩和制度の活用により、我が国の未来を創造するあらゆる最新のサービスをいち早く実装し体感できるエリア。

5 『常に進化するスーパーシティを形成』

前述の1から4を目指すことにより、あらゆる最新技術が様々なステークホルダーにより実現され、相乗効果が生まれることにより、すべての要素が絶えず進化し、いつ訪れても常に最先端の未来空間を体験できるエリア。

1 『カーボンニュートラルを先導』

地球規模の気候変動が問題化し、我が国でも自然災害や経済活動、国民の健康等への影響が懸念されている。2015年のパリ協定等を踏まえ、これら諸課題の解決に向け、政府は2050年までに温室効果ガスの排出を実質ゼロにするカーボンニュートラルを目指すことを宣言している。カーボンニュートラルの実現には、エネルギー・産業部門の構造転換や、大胆な投資によるイノベーションといった現行の取組を大幅に加速させることが必要であり、国も大規模水素サプライチェーンの構築等を支援しているところである。本市、特に臨海部には発電・製造事業におけるエネルギー需要が旺盛であるとともに、エネルギー供給のシステムやインフラが既に構築されていること、工業用途を中心に水素など究極のカーボンニュートラルエネルギーの導入が周辺で既に進められていること、扇島には我が国有数の大水深バースがあることなどから、大規模なカーボンニュートラルなエネルギーのサプライチェーンの構築に適している。今後、カーボンニュートラルコンビナートを形成し、我が国のコンビナートの規範となることで、エネルギー構造の転換を先導する地域となる可能性を検討する。

■ 土地利用に向けた検討例

① 産業エリアのCO₂排出削減を先導

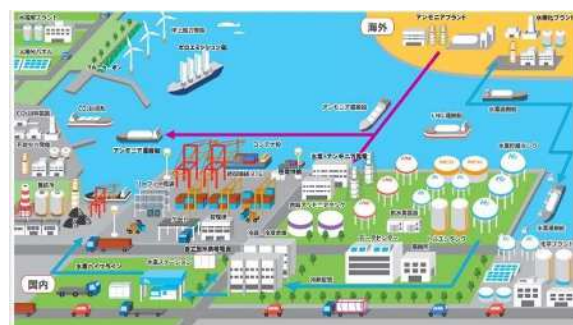
川崎臨海部は発電・製造業の集積によりエネルギー消費やCO₂排出量が多い状況にある。産業エリアにおいてクリーンエネルギーへの転換を進めることにより、CO₂の排出削減を先導する拠点の形成の可能性を検討する。



地図出所) ©GeoTechnologies, Inc. iPC 許諾番号:「PL1702」を加工

② カーボンニュートラルポートの形成

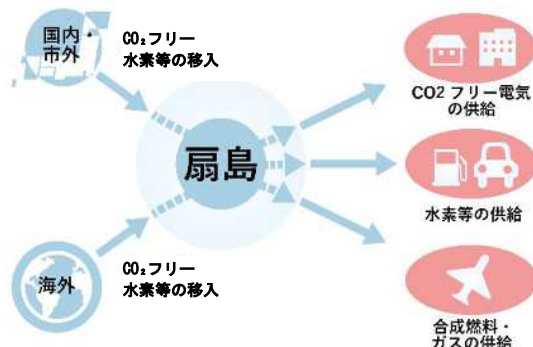
国際物流の結節点かつ産業拠点となる港湾において、水素・燃料アンモニア等の大量・安定・安価な輸入や貯蔵等を可能とする受入環境の整備や、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化、臨海部産業との連携等を通じて温室効果ガスの排出を全体としてゼロにすることを旨とするカーボンニュートラルポート(CNP)の形成に向けた取組を検討する。



出所) 国土交通省
「カーボンニュートラルポート(CNP)
検討会の結果及びCNP形成計画作成マニュアル骨子」

③ 水素等サプライチェーンの構築

川崎港はCNPの形成に資する港湾機能の高度化に向けた取組やカーボンニュートラルコンビナートの形成に向けた水素等の受入環境の整備、臨海部産業との連携に取り組んでいる。大水深バースの活用や後背地のコンビナートとの連携による水素サプライチェーンの構築の可能性を検討する。



④ モビリティの脱炭素化の拠点

カーボンニュートラル化を目指す港、空港、EV（電気自動車）／FCV（燃料電池自動車）等の自家用車、物流車両等に水素をはじめとしたカーボンニュートラルエネルギーを供給する拠点を形成し、モビリティのカーボンニュートラル化への貢献の可能性を検討する。



出所) 経済産業省 資源エネルギー庁
「水素社会実現に向けた社会実装モデルについて」(2021年8月)

⑤ カーボンリサイクル・ケミカルリサイクルの拠点

革新的な技術による廃プラスチック等のケミカルリサイクルの更なる拡大をはじめ、CO₂分離・回収・利用など、炭素循環に関する技術開発をはじめとしたカーボンニュートラル技術の実装を推進し、カーボンリサイクル・ケミカルリサイクルのモデル地域となる可能性を検討する。



出所) 佐賀市「二酸化炭素分離回収事業について」
<https://www.city.saga.lg.jp/main/44494.html>、2021年12月16日閲覧

2

『首都圏の強靱化を実現』

30年以内に7割程度の確率で発生する可能性がある首都直下型地震をはじめ、これらに起因する停電や交通機能の麻痺など、人口、都市機能が高度に集積する都市部において、災害対策の重要性はより一層高まっている。特に、有事の際は、直接被害に加え交通渋滞などによる首都機能の麻痺が危惧されており、速やかな復旧、復興を可能とするためには、平時・有事でスムーズに機能を転換できる施設の整備が重要となる。扇島は、陸海空のアクセスや、他の防災拠点等と連携しやすい地理的優位性を有していることから、緊急物資やエネルギー輸送のりダンダンシーに優れている。そのため、平時は経済的な価値を生み出し、有事は首都圏を守る要となるエリアとする可能性を検討する。

■ 土地利用に向けた検討例

① 被災時の生活・産業を支えるエネルギーインフラの継続性を担保

首都直下型地震等の大規模災害時には、人口・産業が集積する首都圏は市民生活や産業活動への影響も甚大となる。

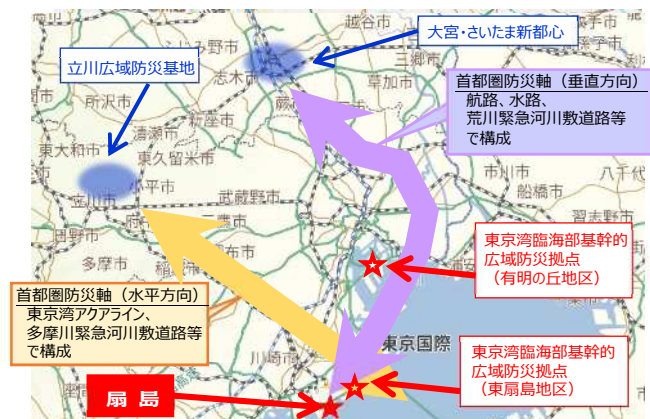
エネルギー産業の集積を活かした首都圏のBCPへの貢献の可能性を検討する。



② 首都圏各地の防災拠点と連携・補完

首都直下型地震の際には建物の倒壊等により陸路が使用不可能となる事態が想定される。

扇島は東扇島地区基幹的広域防災拠点と一体的に運用することにより、立川広域防災基地や東京湾臨海部基幹的広域防災拠点(有明の丘地区)と海や河川を介した連携が可能であることから、広域的な避難、支援拠点としての役割を担うことの可能性を検討する。



③ 被災時の周辺都市部への物資供給・人的派遣

空のモビリティの技術開発や拠点形成により、大規模災害の発生時においても、空を活用した次世代モビリティ等の発着拠点となり、周辺地域への支援物資の供給や災害対応要員の派遣を行うほか、医療機能や物資の備蓄機能等とも連携した様々な貢献の可能性を検討する。



写真) Shutterstock.com

④ 広大な敷地を活かした復旧・復興への貢献

広大な敷地にオープンスペースを確保することによって、大規模災害時に首都圏で発生するがれき処理やリサイクル等に貢献する可能性を検討する。



出所) 首相官邸「復興の今、そしてこれから ～がれきの処理～」HP
<https://www.kantei.go.jp/jp/headline/311fukkou/gareki.html>、
2021年12月16日閲覧

3

『新たな価値や革新的技術を創造』

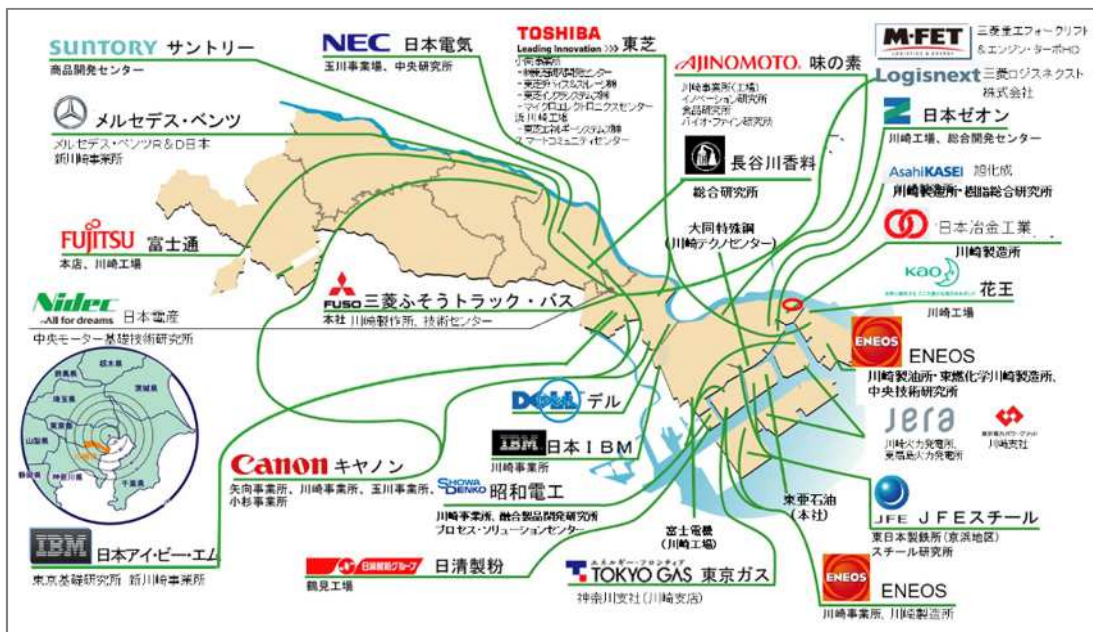
我が国は、米中に加えてインドなどの新興経済圏の台頭により、今後も長期的に世界のGDPに占める割合が低下していくと危惧されており、経済的なプレゼンスが縮小傾向にある。グローバル化が進んだ現代において、高付加価値化や新たなビジネスモデルの構築を組み合わせることによって、我が国の産業競争力を高めていくことが必要となっている。川崎臨海部は、石油・化学や鉄鋼、エネルギー、物流など多様な産業の集積地であり、また、市域には研究開発機関も多数立地している。次世代の産業を創造し実証する土壌があることに加え、日本最大の市場である首都圏に位置しており、革新的技術やアイデアの実証・実装に適した地域である。今後、こうした環境を進化させ、革新的技術の実証・実装フィールドを形成する可能性を検討する。

■ 土地利用に向けた検討例

① 研究開発機関の集積を活かした革新的技術の創造

京浜臨海部に集積する化学・素材、環境エネルギー産業の事業所、研究開発機関やライフサイエンス関連産業と連携しながら、実証フィールドとしての魅力を高め、様々な研究開発を展開することで、企業、個人が相互に共創するネットワークを構築し、新たな産業創造を牽引するエリアとなることの可能性を検討する。

市内の製造業は、多様な業種、技術の企業群で構成されており、臨海部には鉄鋼、化学、石油、金属などの大規模素材系産業、内陸部には機械、エレクトロニクス、精密、情報などの企業が集積かつての重厚長大型の製造業の拠点が、研究開発拠点へと転換し、市内には550超の研究開発機関が立地



出所) 川崎市

② 世界に先駆ける技術の実証・実装

革新的な技術の実証・実装に向けて、一大消費地である首都圏で検証することが可能であり、例えばドローンや空飛ぶタクシー等の次世代モビリティを扇島周辺の海や河川等のオープンスペースを利用し、実証・実装を進め、空域利用施設や、周辺の物流施設とも連携したトラックの無人隊列走行等を用いた高度な物流施設を整備するなど、他の地域では得られない知見・実績を集積することができる拠点の形成の可能性を検討する。



出所) 線表：経済産業省ウェブサイト「第6回 空の移動革命に向けた官民協議会資料1」
地図) OpenStreetMap、写真) Shutterstock.com

③ ロボティクス等により世界をリードする

多様な産業や研究開発機関や集積している川崎臨海部の強みを最大限に活かした自動化技術、ロボティクス等の革新的技術をいち早く実装することで、世界の研究・開発をリードする場を形成する可能性を検討する。



出所) NEDO「「自動走行ロボットを活用した新たな配送サービス実現に向けた技術開発事業」の結果について」ホームページ
https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/jidosoko_robot/pdf/004_05_00.pdf、2021年12月16日閲覧

4

『未来を体験できるフィールドの創出』

我が国の課題であるデジタル化などの加速に向け、複数分野のデータ連携と先端的なサービスを提供するフィールドの創出や、当該取組の世界や全国への展開が求められている。市街地から離れた広大な土地である扇島では、特区をはじめとした、さまざまな規制緩和制度の活用により、我が国の未来を創造する、あらゆる最新のサービスをいち早く実装し、ショーケースのように体感できる環境や機能を整備することで、『未来を体験できるフィールドの創出』を実現するエリアとする可能性を検討する。

■ 土地利用に向けた検討例

① AI、IoTを活用した未来型ライフスタイルの体験の場を提供

AI・IoTを用いて、居住者の活動量や心理的・肉体的リラックス度など様々な生活状態を収集・可視化し、居住者の状態に合わせた快適な生活環境へ自動調節するなど、「未来型の住まい」を、一時滞在者が短期的に体験できる場とするものの可能性を検討する。



図出所) 国土交通省「サステナブル建築物等先導事業（次世代住宅型）」ホームページ
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001429957.pdf>



写真) Shutterstock.com

② リアルとバーチャルの融合による未来型のエンターテインメントを実現

AR・VR等の技術に加え規制緩和等により、仮想空間と現実が融合した、新たなエンターテインメントを体感できる場とする可能性を検討する。



写真) Shutterstock.com

5 『常に進化するスーパーシティを形成』

各地でスマートシティ形成の取組が進められており、未来を創造する分野横断的な取組が求められている。前述の1から4を目指すことにより、世界に先駆けて、あらゆる最新技術が様々なステークホルダーにより実現され、それが相乗効果を生み、その場にある、あらゆる要素が絶えず進化し続け、いつ訪れても常に最先端の未来空間を体験できるエリアの形成の可能性を検討する。

■ 土地利用に向けた検討例

広大な土地を一から創造するため、あらゆるデータを活用した未来型のまちづくりに共感する人々を呼び寄せ、課題解決型でクリエイティブかつチャレンジングなサービスの提供の可能性を検討する。

また、データサイエンスの効果を企業活動や市民生活において当たり前 enjoyment できる未来志向のまちづくりの可能性を検討する。

未来を体験できるフィールドの創出



写真3点)
Shutterstock.com

新たな価値や革新的技術を創造



首都圏の強靱化を実現



出所)川崎市「川崎再生フロンティアプラン第1期実行計画(2005年~2007年)」基幹的広域防災拠点・東扇島東緑地,
<https://www.city.kawasaki.jp/170/page/0000034243.html>,
2022年3月2日閲覧

カーボンニュートラルを先導



ウ 基盤整備に関する川崎市の考え方

➤ 整備検討にあたっての基本的考え方

扇島土地利用転換は、大規模かつ長期にわたる事業が想定されることから、基盤整備にあたっては社会経済状況の変化に迅速かつ柔軟に対応していく必要がある。

このため、将来の状況変化に対応できるように段階的な整備を基本として、整備内容を大きく2つに区分し、令和12(2030)年度までの一部土地利用開始に焦点を合わせて都市活動に必要な具体的な整備内容の検討を行っていく短中期的取組と、土地利用転換の概成に焦点を合わせて将来的に必要な交通インフラの方向性の検討を行っていく長期的取組として整理する。

➤ 短中期取組

① 一般道路アクセス検討

- ・ 国道357号：扇島～東扇島間の橋梁および扇島内道路整備
- ・ 国道以外の道路：先導エリアから国道357号までの動線
- ・ 既存ストック：扇島大橋等のJFEスチール株式会社所有の既存ストックの活用

② 高速道路アクセス検討

- ・ 首都高速湾岸線：扇島出入口

➤ 長期的取組

- ・ 既存計画による新たなアクセス軸：
川崎市域における国道357号整備によるアクセス強化の検討を行う。
- ・ 扇島～扇町間アクセス軸：
扇島地区と内陸部との円滑な接続によるアクセス強化やルートの多重化、防災機能の強化や鉄軌道の可能性など様々な観点から検討を行う。

➤ 検討（短中期的取組）の進め方

① 一般道路アクセス

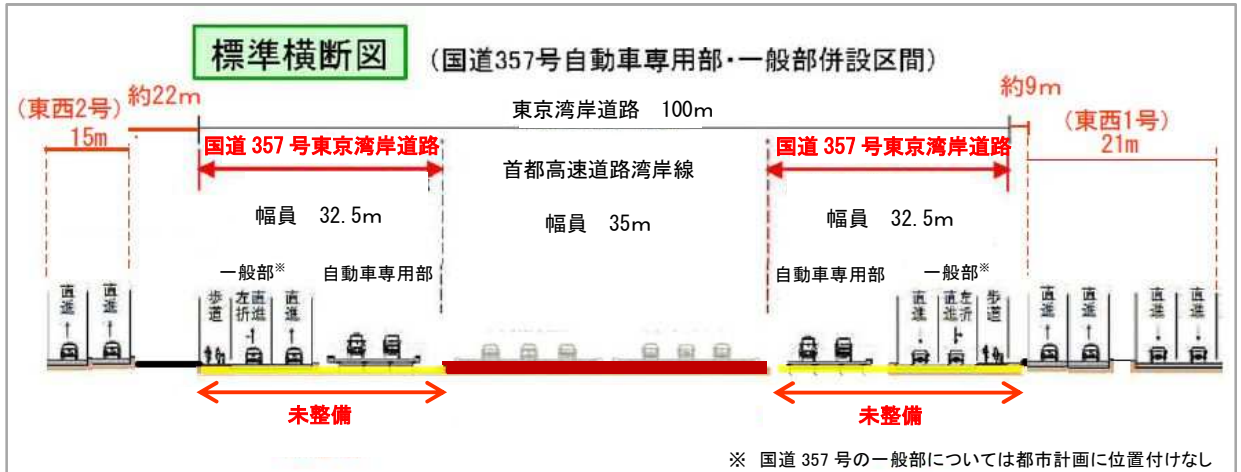
- ・ 国道357号（扇島～東扇島間）について、関係機関と協議調整を行う。
- ・ 国道357号（扇島内道路）の都市計画道路への位置付けについて、関係機関と協議調整を行う。
- ・ 大水深バースを活用するための改修の検討に併せて、周辺の公道を結ぶ道路整備の可能性について関係機関と協議調整を行う。
- ・ 扇島大橋の健全度調査を実施し一般利用に向けた課題抽出を行う。

③ 高速道路アクセス

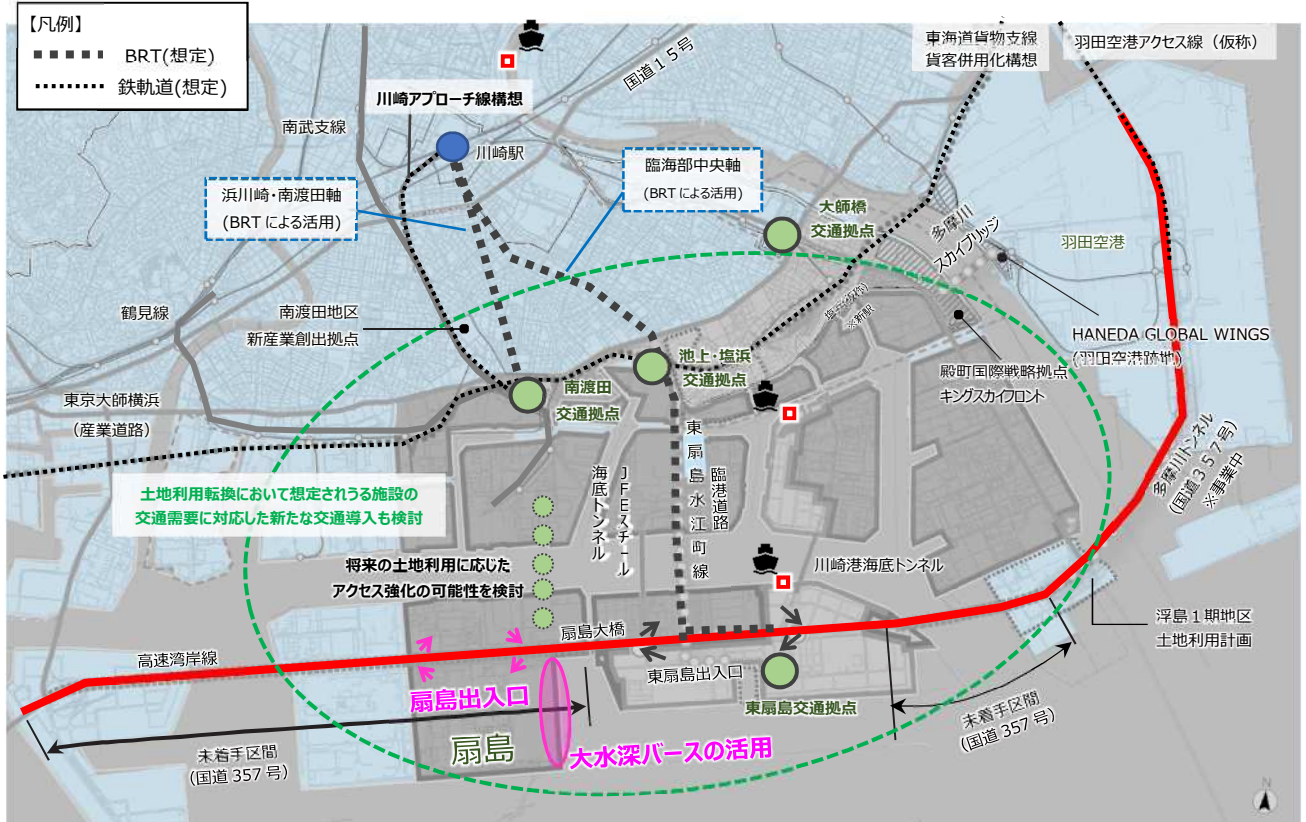
- ・ 扇島出入口整備に向け測量、地質調査等の基礎調査を実施するとともに短中期的取組で想定される道路交通の需要等を踏まえた検討を行い、それらについて関係機関と共有し整備に向けた検討を行う。

➤ 検討（長期的取組）の進め方

- ・土地利用の状況に応じた将来的な広域交通ネットワークの充実を図るため、羽田方面のアクセス充実に資する国道357号の市域内未着手区間の整備や、市内陸部とのアクセスの充実に資する扇島から扇町方面を結ぶアクセスなどの可能性について、関係機関との調整を行う。



【新たな交通基盤整備の検討例】



出所) 国土地理院 HP: 「基盤地図情報ダウンロードサービス」 (閲覧日: 2021年5月18日)

<https://fgd.gsi.go.jp/download/menu.php> 基盤地図情報 (基本項目) を加工して作成

第8章 今後の予定

(1) 取組内容

- 令和3年度の検討内容を踏まえ、扇島の果たすべき役割、土地利用の方向性、導入機能、基盤整備の考え方等について検討の深度化を図る。
- 特に、我が国喫緊の課題であるカーボンニュートラルエネルギーを供給する機能や高度な物流機能など、周辺地域を含む扇島の土地利用全体に波及効果を生むような機能の導入を検討するとともに、これらの機能を最大限に活かすために必要な交通アクセス整備や大水深バースの改修等については先行して検討を進める。

(2) 取組の進め方

- 検討の深度化にあたっては、導入機能やインフラ整備などの各項目を具体的に検討する必要があることから、令和4(2022)年度に検討内容を細分化した検討会議を開催し、それぞれの検討内容に対応する学識経験者や関係者から意見を聴取するとともに、JFEや国、民間企業等のステークホルダーとの協議・調整や、カーボンニュートラルコンビナート構想や川崎港港湾計画等、市の関連施策の所管部局との調整を行う。
- 検討会議で聴取した意見や国、民間企業等との協議・調整結果を基に、庁内調整を実施しながら、土地利用方針を令和4(2022)年度中に策定する。

(3) その他

高炉等設備の休止により影響を受ける周辺地区についても、市と地権者で考え方の整合を図りながら、各地区の以下の特性等を踏まえた、今後の土地利用のあり方を検討する。

- ・ 水江町：使用済プラスチックのリサイクル技術等のノウハウを活かした、炭素循環型コンビナートの形成に資するリサイクル機能
- ・ 池上町：主要地方道東京大師横浜や皐橋水江町線の交通結節点としての地理的優位性を踏まえた、臨海部各方面へのアクセス強化に資する交通拠点機能
- ・ 扇 町：既存施設の利用状況等を踏まえた、川崎臨海部の活性化に資する高度物流機能
- ・ 扇島北：既存の発電施設等を活かした、カーボンニュートラルに資する機能